

лизация в правоприменительной деятельности. СПб., 2004. 8. Похмелкин В.В. Социальная справедливость и уголовная ответственность. Красноярск, 1990. 9. Саркисова Э.А. Предупредительная роль уголовного закона. Минск, 1979. 10. Курс уголовного права: Общая часть. Т.1: Учение о преступлении. Учебник для вузов. Под ред. Н.Ф.Кузнецовой и И.М.Тяжковой. М., 1999. 11. Келина С.Г. Теоретические вопросы освобождения от уголовной ответственности. М., 1974. 12. Зельдов С. Соотношение сроков давности привлечения к уголовной ответственности и погашение судимости // Советская юстиция. 1967. № 12. 13. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України від 5 квітня 2001 року / За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. К., 2001. 14. Житний О.О. Звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку зі зміною обстановки // Вісник Національного Університету внутрішніх справ. 2004. Вип.26.

Надійшла до редколегії 21.02.04

О.О. Юхно

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ РОЗКРИТТЯ КРАДІЖОК ПРИВАТНОГО МАЙНА НА ПАСАЖИРСЬКОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Аналіз та результати практичної діяльності транспортної міліції дають можливість вважати, що найбільш розповсюдженими злочинами на пасажирському залізничному транспорті по лінії карного розшуку є корисливі злочини (понад 56 %), з яких: крадіжки чужого майна, у тому числі приватного, складають 53,1 %, пограбування й розбій – 3,2 %.

Таблиця 1

Статистичні дані зареєстрованих корисливих злочинів по лінії карного розшуку на пасажирському залізничному транспорті за 1999–2003 рр.

Рік	Зареєстровано злочинів									
	Всього	% розкр.	Розбій, розкрадання в особливо великих розмірах		Грабежі, у т.ч. державного майна		Крадіжки державного майна		Крадіжки приватного майна	
			Зареєстровані	% розкр.	Зареєстровані	% розкр.	Зареєстровані	% розкр.	Зареєстровані	% розкр.
1999	11410	88,9	52	96,2	305	89,8	5739	80,1	769	82,7
2000	11697	85,2	66	97,0	312	89,4	6455	78,8	730	93,7
2001	10313	91,6	56	96,5	318	92,5	4561	87,8	656	82,8
2002	9682	95,1	49	=	253	92,9	3014	89,8	667	87,4
2003	11522	84,1	53	86,8	324	85,8	3688	72,7	985	62,0
Всього	54624	88,3	276	95,29	1512	89,9	23457	81,3	3807	78,4

Одним із найрозповсюдженіших видів злочинів, що має місце на пасажирському залізничному транспорті, є крадіжки приватного майна громадян. Найбільша їх кількість скоюється на вокзалах, станціях (в залах очікування, біля білетних кас і камер зберігання багажу та об'єктів торгівлі), а четверть – безпосередньо у потягах. Така ж кількість крадіжок скоюється в

потягах дальнього слідування, третина – в приміських поїздах. Аналіз крадіжок приватного майна в межах транспортних залізничних магістралей держави показує, що більша їх частина вчиняється на об'єктах великих пасажирських транспортних вузлів.

Найбільша кількість скоєних злочинів припадає на травень – вересень, відбувається майже двократне зростання. В останні роки завдяки покращенню матеріального достатку наших громадян стало престижним проводити травневі свята (з 1-го по 9-те травня) біля Чорного та Азовського моря, тим самим раніше став відкриватись курортний сезон. В цей же період в приміських потягах збільшується кількість перевезень міських жителів, які їдуть на вихідні на відпочинок на природу, а також «дачників» та інших пасажирів, які виїжджають для проведення весняних та інших сезонних сільськогосподарських робіт за межі міста. У той таки час протягом переважної частини року жителі сільської місцевості можуть дістатися до районних та обласних центрів в основному за допомогою приміського залізничного транспорту. В деяких регіонах залізничний транспорт є єдиним засобом переміщення громадян. Вказані фактори збільшують обсяг пасажироперевезень в державі.

Залізниці держави характеризуються: цілодобовою роботою; масштабістю перевезень (пасажирські та вантажні потяги в будь-який час доби переміщуються з великими швидкостями на різні відстані); цінністю об'єктів, що переміщуються; значним пересуванням рухомого складу та змінюваністю контингенту пасажирів на різних об'єктах, що обслуговуються.

Масове накопичення пасажирів на залізничних вокзалах, станціях, короткій термін їх перебування на цих об'єктах, виникнення між ними короточасних випадкових зв'язків, інколи легковажне відношення до збереження своїх речей, цінностей – усе це створює сприятливі умови для вчинення крадіжок приватного майна пасажирів. З іншого боку на залізничних вокзалах цілодобово працюють різні торговельні та розважальні пункти, які приваблюють маргінальний елемент, через що в будь-який час можна очікувати вчинення злочинів. Тому важливе місце у діяльності щодо виявлення ознак злочинів займає особистий пошук працівників оперативних підрозділів транспортної міліції [1, с. 22–24].

Слід враховувати, що особи, які скоїли крадіжку, мають можливість швидко залишити місце злочину та виїхати на значну відстань, що ускладнює їх пошук. В цих умовах складно також встановити місце та час вчинення злочину. Злочинець, скоївши крадіжку в вагоні або на інших об'єктах пасажирського залізничного транспорту, має можливість як зайти, так і вийти з нього на будь-якій зупинці чи станції або навіть під час руху пасажирського потяга, залишивши місце злочину.

Доцільно об'єднати всі умови, які сприяють скоєнню злочинів на пасажирському залізничному транспорті, у три основні групи:

1. Недоліки в організації пасажирських перевезень і обслуговування пасажирів.
2. Неправильна, а інколи неправомірна поведінка пасажирів.
3. Недоліки в діяльності органів внутрішніх справ на транспорті [2, с. 47].

Конституція та Кримінальний кодекс України (2001 р.) заклали важливі підвалини розвитку суспільства і держави, в якій людина, її життя і здоров'я, честь, гідність, недоторканність, безпека, у тому числі майнова, визнаються найвищою соціальною цінністю. Через їх зміст проводиться надзвичайно актуальна і гуманна ідея про те, що саме держава функціонує для людини і відповідає перед нею за свою діяльність, а не навпаки [3, с.5]. Тож зараз ми маємо повне право констатувати привілей приватного інтересу над суспільним та державним, в тому числі й у сфері охорони власності.

З метою недопущення фактів порушення законності, приховування злочинів від обліку керівництвом держави перед органами внутрішніх справ поставлено завдання – докорінно переглянути ставлення працівників міліції до звернень громадян, практику реагування на заяви і повідомлення про злочини, яка існувала раніше. За кожним таким повідомленням працівники ОВС повинні бачити не лише цифру у статистичному звіті, а й конкретну людину, з її болем і проханням про допомогу, що є запорукою чіткого виконання положення ст.40 Конституції України [4].

Утвердження прав і свобод людини, гарантованих Конституцією України, можливе лише через втілення у життя завдань, що визначають довгострокову стратегію соціально-економічного розвитку держави, розбудову ефективної соціально орієнтованої ринкової економіки. Підрозділи МВС України спрямовують свої зусилля саме на захист правовими засобами ринкових перетворень в економіці, а відповідно і на захист прав і свобод громадян, їх майнових інтересів.

За перші роки незалежності в економіці України пережиті кроки нерішучості, розгубленості, відсутності правової бази її розвитку та зміцнення. Одними із перших в Україні, хто проявив ініціативу щодо пошуку можливих шляхів виходу з економічної кризи, були керівники Державної адміністрації залізничного транспорту України – «Укрзалізниці», зокрема, міністр транспорту Кирпа Г.І., під керівництвом якого підпорядкована галузь зробила якісний прорив на ринку перевезень.

Увесь цей позитив не міг не притягнути уваги криміналітету до об'єктів залізничного транспорту, і особливо до приватного майна пасажирів, крадіжки якого останнім часом зазнали істотного зростання. Про це свідчить статистика МВС України за останні п'ять років:

Таблиця 2

Кількість крадіжок приватного майна на пасажирському залізничному транспорті за 1999–2003р.р.

Рік	Зарєстровано всього злочинів по лінії карного розшуку			Крадіжки приватного майна		
	кіль-сть зарєстрованих	кіль-сть не розкритих	% розкриття	кіль-сть зарєстрованих	кіль-сть не розкритих	% розкриття
1999	11410	1495	88,9	769	133	82,7
2000	11697	1733	85,2	730	119	93,7

2001	10313	862	91,6	656	113	82,8
2002	9682	471	95,1	667	84	87,4
2003	11522	1828	84,1	985	374	62,0
Усь- ого	54624	6389	88,3	3807	823	78,4

Аналіз вказаних статистичних даних та результатів оперативно-розшукової і слідчої практики свідчить про те, що на сьогодні відсоток крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті, серед загальної кількості злочинів є досить значним. За неповні п'ять років відбулось 30-ти відсоткове зростання. Найбільшу стурбованість викликають крадіжки приватного майна, скоєні у потягах, адже майже кожна третя з них залишається нерозкритою.

Що стосується просторової та часової розповсюдженості даних злочинів, то їх кількість збільшується у п'ятницю, суботу та неділю, коли зростає пасажиропотік; 48 % злочинів скоюються в потягах від 0 до 8 години, 24% – від 16 до 20 години.

Одним з найважливіших завдань транспортної міліції є своєчасне виявлення і ліквідація причин, що породжують злочини, та умов, які сприяють їх скоєнню. Специфічні умови функціонування транспортної галузі обумовлюють значну специфіку організації боротьби зі злочинністю та її профілактики. Підрозділи транспортної міліції виконують покладені на них завдання і функції в складних умовах, адже в зоні оперативного обслуговування кожного із шести УМВС на транспорті розташовано по кілька областей держави.

Існує цілий ряд умов і обставин, які, з одного боку, сприяють вчиненню злочинів на залізничному транспорті, а з іншого – ускладнюють їх попередження та розкриття. Урахуванням цих умов і обставин пояснюється специфіка роботи оперативних підрозділів транспортної міліції.

Передусім, це стосується віддаленості підрозділів транспортної міліції один від одного, необхідністю одночасного оперативного охоплення об'єктів, окремі з яких перебувають в постійному русі (пасажирські потяги), високою інтенсивністю руху, особливо поблизу вузлових станцій.

До працівників оперативних та інших підрозділів транспортної міліції висувається така вимога, як універсальність: вони повинні легко розпізнавати ознаки злочину, знати, які дії є невідкладними, щоб швидко і самостійно прийняти принципово вірне рішення і втілити його в життя [6, с.11].

Ефективність вирішення завдань боротьби зі злочинними проявами на об'єктах залізничного транспорту залежить, в першу чергу, від глибокого і всебічного аналізу обставин, що впливають на рівень злочинності, підвищення рівня професійних знань та майстерності працівників оперативних підрозділів, ефективної взаємодії з іншими службами, прилеглими транспортними та територіальними ОВС [7, с.36–37].

Для організації ефективної боротьби з крадіжками приватного майна у сфері пасажирських перевезень необхідно використовувати результати аналізу характеру та засобів скоєння цих злочинів, особливостей поведінки злочинців, дані про їх вікову та соціальну характеристику.

Незважаючи на широке висвітлення у засобах масової інформації фактів злочинів та причин їх скоєння в поїздах та в цілому на пасажирському залізничному транспорті, кількість потерпілих щороку залишається значною.

Основною причиною цього є суттєві недоліки в організації роботи з профілактики і розкриття крадіжок приватного майна, які обумовлені: низьким професіоналізмом частини працівників міліції; слабкими оперативними позиціями у поїздах та в цілому у сфері пасажироперевезень; неналежним рівнем взаємодії УМВС різних залізниць між собою і територіальними ОВС та недостатнім обміном оперативною та іншою інформацією; відсутністю чіткого і постійного супроводження працівниками транспортної міліції найбільш криміногенних поїздів; відсутністю профілактичної роботи з членами поїзних бригад; неналежним оперативним відпрацюванням осіб, затриманих за підозрою у вчиненні крадіжок; невчасним зверненням потерпілих про вчинення стосовно них злочинів.

У цих умовах ефективна робота транспортної міліції із попередження та розкриття крадіжок приватного майна громадян обумовлюється дією низки факторів різної природи.

По-перше, добре налагодженим на вокзалах телефонним зв'язком «пасажир – міліція», зручним розміщенням візуальної інформації про місце знаходження міліції, правильним розташуванням патрульно-постових нарядів, які є першоджерелом профілактики, сприяють своєчасному отриманню заяв чи повідомлень про скоєні злочини та невідкладно реагують на них. Це прискорює встановлення місця скоєння злочину та проведення невідкладних слідчо-оперативних заходів для його розкриття по «гарячих слідах», адже злочинці, які скоюють крадіжки на об'єктах залізничного пасажирського транспорту, вважаючи, що їх в натовпі не побачать, не поспішають залишити місце злочину.

Крім того, правильно організоване розташування сил та засобів патрульно-постової служби міліції має велике попереджувальне значення тому, що вже сама присутність міліціонера на об'єктах залізничної стримує осіб, які збираються скоїти крадіжку. З метою попередження крадіжок міліціонери повинні затримувати осіб без визначеного місця проживання, а також тих, що ведуть паразитуючий спосіб життя. Під час їх перевірки нерідко викриваються злочинці–гастролери та особи, які знаходяться в розшуку за підозрою у скоєнні злочинів, переховуються від суду та слідства.

Для виявлення осіб, які мають намір вчинити крадіжку, ОВС на залізничному транспорті широко використовують різного роду оперативнотехнічні засоби. У лінійних відділах внутрішніх справ великих станцій встановлюються постійно діючі телекамери, які сканують відеоінформацію з місць скопичення пасажирів. Керують ними співробітники чергових частин. Помітивши осіб, поведінка яких викликає підозру, вони можуть вести за ними спостереження. Користуючись радіостанцією, працівник чергової частини

повідомляє одному або кільком нарядам ППСМ прикмети підозрюваного, його місцезнаходження та характер виконуваних дій. Відзнята відеоінформація залишається деякий час в копіях і в разі потреби може бути використана для розкриття злочину.

При несенні служби міліціонери ППСМ повинні звертати увагу на громадян, які за прикметами схожі на осіб, що знаходяться в розшуку, або підозрюються у скоєнні злочинів, систематично та без необхідності перебувають на об'єктах пасажирського залізничного транспорту [5, с.93–96].

У попередженні та боротьбі з крадіжками приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті беруть участь всі служби транспортної міліції, і в першу чергу служба охорони громадського порядку, підрозділи кримінальної міліції, зокрема, карний розшук.

Суттєве значення для ефективних попереджувальних заходів по боротьбі з крадіжками приватного майна на пасажирському залізничному транспорті має належна організація взаємодії між територіальними і транспортними підрозділами ОВС, здійснення узгоджених та спільних оперативно-розшукових та слідчих заходів. Взаємодія підрозділів кримінальної міліції на транспорті у боротьбі зі злочинністю – це узгодженні дії двох чи декількох транспортних або транспортних і територіальних ОВС щодо своєчасного попередження і розкриття злочинів. Без постійної і тісної взаємодії здійснення комплексних заходів боротьби зі злочинністю неможливе, адже місця приготування, вчинення та приховування злочинів розміщуються на значних відстанях і часто перебувають поза зонами оперативного обслуговування транспортних ОВС.

В цілому варто відзначити доволі низький рівень взаємодії між транспортними і територіальними ОВС, які ведуть боротьбу зі злочинністю не узгоджено, рідко проводять спільні заходи, несвоєчасно орієнтують один одного про підготовку злочинів, розшукуваних осіб, їх прикмети, індивідуальні ознаки викраденого майна тощо. Крім того, недостатньо залучається громадськість і майже повністю відсутня безпосередня взаємодія з прикордонними військами та митною службою щодо попередження крадіжок у потягах міжнародного сполучення на прикордонних залізничних станціях.

Для транспортної міліції проблемою розкриття крадіжок приватного майна у потягах є встановлення місця їх вчинення. За таких умов особливо важливого значення набуває своєчасна інформація про злочин, спрямована від транспортних до територіальних ОВС, а також всебічна, повна, і об'єктивна обробка відповідей, що надходять. Це в повній мірі стосується й інформаційного забезпечення оперативного-розшукової діяльності на транспорті [8, с.8–11]. На нашу думку, такі питання могла б вирішувати чергова частина при поновленому Департаменті транспортної міліції МВС України, яка б цілодобово координувала роботу чергових частин УМВС на залізницях та їх слідчо-оперативних груп із організації проведення невідкладних дій на території кількох управлінь на транспорті з подальшою передачею зібраних матеріалів до відповідних служб для провадження подальшого розслідування.

Чим ефективніше налагоджено взаємодію підрозділів кримінальної міліції на транспорті між собою, а також з оперативними підрозділами територіальних ОВС, тим більша ймовірність досягнення кінцевих результатів попередження і розкриття крадіжок приватного майна на пасажирському залізничному транспорті.

Враховуючи, що повна комп'ютеризація процесів інформаційного забезпечення розкриття злочинів на пасажирському залізничному транспорті ще не дійшла до основної ланки транспортної міліції – лінійних відділів внутрішніх справ, необхідно надалі розвивати традиційні методи збору, концентрації, систематизації і використання інформації про злочини і злочинців: інформаційно-довідкові, криміналістичні та оперативно-розшукові обліки.

Для отримання інформації, яка сприятиме розкриттю злочину в аналізованому напрямку, слід назвати такі джерела та методи кримінальної реєстрації загального користування: алфавітні та дактилоскопічні картотеки, картотеки осіб, що зникли безвісті та невпізнаних трупів, картотеки втраченої та виявленої вогнепальної зброї, картотеки викрадених і вилучених номерних речей і предметів (у тому числі, з індивідуальними ознаками), картотеки викрадених або втрачених паспортів, картотеки осіб, які ухиляються від суду та слідства, слідотеки, кулегільзотеки, картотеки підроблених грошей і цінних паперів тощо.

Проблеми раціоналізації процесів збору, обробки, збереження та використання інформації про злочини і злочинців прямо пов'язані з напрацюванням ефективних заходів реагування на заяви і повідомлення про злочини на пасажирському залізничному транспорті. В умовах динамічної роботи цього виду транспорту розкриття злочинів значною мірою залежить саме від того, наскільки повно і всебічно оперативний співробітник або слідчий володіють необхідною інформацією.

Тому стосовно попередження і розкриття крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті дуже актуально стоїть питання впровадження на рівні МВС державної інформаційної системи «Гастролер» з обов'язковим наповненням її оперативними відомостями як транспортними, так і територіальними ОВС про осіб, які готують або скоїли крадіжки приватного майна та інші корисливі злочини на пасажирському залізничному транспорті. В подальшому це підвищить ефективність боротьби зі злочинністю і використання цієї інформації для вирішення інших питань.

Крім цього, було б доцільним вивчити та узагальнити позитивний закордонний та вітчизняний досвід роботи ОВС на транспорті для підвищення ефективності оперативно-службової діяльності. Так, наприклад, з 1998 р. в Московському УВСТ МВС Російської Федерації діє комп'ютерна система «Розшук-магістраль», яка підключена до системи продажу квитків залізниці. За допомогою цієї системи протягом п'яти хвилин через віддалений доступ до інших комп'ютерних мереж можна встановити точне переміщення конкретної особи залізничним транспортом із визначенням номерів потягів, вагонів, дат і станцій відправлення та призначення.

При відповідному запиті працівників ОВС на конкретного громадянина, який розшукується, вказана система видає відомості зразу, як тільки ця особа намагатиметься придбати залізничний квиток (у тому числі, заздалегідь). Крім того, за допомогою цієї ж системи можна відслідковувати і осіб, які пересуваються залізничним транспортом за викраденими або втраченими паспортами. До речі, через вказану інформаційну систему необхідну інформацію про відповідну категорію громадян можна отримати по всіх залізницях Росії.

Мета цієї системи та програми – швидке встановлення маршруту переміщення особи залізничним транспортом, проведення невідкладних скоординованих заходів щодо розшуку та встановленню місця знаходження зниклих громадян (у тому числі дітей), виявлення і затримання осіб, що ухиляються від суду та слідства, а також злочинців-гастролерів, які перебувають на обліках в ОВС. Як свідчить міліцейська статистика і відповідні аналізи, у 22,3 % випадків злочинці їхали в потягах з метою скоєння крадіжок приватного майна громадян. Вказана система діє у всіх державах СНД, за винятком Молдови та України.

У серпні 2002 р. як експеримент у комп'ютер карного розшуку УМВС України на Південній залізниці представниками інформаційного центру Московського УВСТ (Росія) був встановлений віддалений доступ до комп'ютерної системи «Розшук-магістраль», що суттєво підвищило ефективність розшуку злочинців, які ухиляються від суду та слідства та переміщуються залізницями України. Так, тільки протягом серпня–грудня за допомогою цієї системи було встановлено та затримано шість злочинців, які розшукувались УМВС України на Південній залізниці.

Для порівняння, в Україні встановити такі дані можливо лише шляхом направлення письмового запиту на адресу одного з начальників управління залізниці, який надасть письмову вказівку виконавцям (ІВЦ залізниці). Це займе певний час (не менше доби), тоді як комп'ютерна система робить це менше ніж за п'ять хвилин.

Але досвід транспортної міліції Росії щодо цього варто удосконалити. Ми пропонуємо за погодженням Укрзалізниці вносити додатково в залізничний квиток крім прізвища, ще й ім'я та по батькові, серію і номер паспорта особи, яка придбає залізничний квиток. Реалізувати це не складно, оскільки залізничні квитки продаються лише при наявності паспорта для дорослих чи свідоцтв про народження неповнолітніх осіб.

Підсумовуючи викладене, вважаємо за доцільне сформулювати наступні принципи пропозиції, спрямовані на вирішення проблем із розкриттям крадіжок приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті України:

1. Запропонувати МВС України розробити інформаційну систему «Гас-тролер» для систематизації відповідної інформації та її використання оперативними службами з метою організації оперативно-розшукових заходів та невідкладних слідчих дій на пасажирському залізничному транспорті.

2. Запропонувати Департаменту транспортної міліції МВС України разом з «Укрзалізницею» і Міністерством транспорту:

2.1. Узгодити використання інформаційної системи «Експрес-2» «Укр-залізниці» із продажу залізничних квитків для розшуку осіб, які підозрюються у скоєнні злочинів, ухиляються від слідства та суду, безвісті зниклих громадян (у тому числі, дітей), а також тих, які придбали залізничні квитки за втраченими або викраденими паспортами.

2.2. Вирішити питання про внесення в текст залізничних квитків, крім прізвища, додатково: ім'я та по батькові особи, серії та номеру паспорту особи (для неповнолітніх – аналогічних даних зі свідоцтва про народження).

3. Запропонувати Департаменту транспортної міліції МВС України:

3.1. Розробити програму комп'ютеризації підрозділів транспортної міліції, особливо лінійних відділів внутрішніх справ, для використання інформаційно-пошукових систем з локальними та віддаленими комп'ютерними мережами.

3.2. Розробити та внести доповнення і зміни до штатного розкладу ОВС на транспорті щодо створення при блоці кримінальної міліції таких перспективних мобільних формувань, як оперативно-пошукові відділення (групи) у складі помічників оперуповноважених (на принципах роботи оперативно-пошукових груп територіальних ОВС по боротьбі з кишеньковими крадіжками). Співробітники таких підрозділів будуть в подальшому резервом для оперативних служб кримінального блоку транспортної міліції.

4. Запропонувати МВС України ініціювати прийняття Верховною Радою України Закону України «Про профілактику злочинності», в якому б були враховані усі пропозиції щодо залучення громадських формувань, спеціалізованих ДНД на транспорті до профілактики та боротьби зі злочинністю.

Що стосується подальших наукових досліджень цієї проблематики, то вони мають бути спрямовані на аналіз практики діяльності оперативних підрозділів ОВС на транспорті щодо розкриття крадіжок приватного майна громадян. Це сприятиме виявленню невикористаних резервів та напрацюванню позитивного досвіду співпраці транспортних і територіальних ОВС з метою підвищення ефективності боротьби з цим видом злочинних посягань.

Список літератури: 1. Зубенко В.В. Проблеми взаємодії транспортних та територіальних ОВС в розкритті майнових злочинів: Матеріали постійно діючого семінару «Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті». Одеса, 2003. 2. Гетьман Н.И., Степаненко Ю.В. Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте / Практическое пособие. М., 2003. 3. Коляда П.В. Проблеми досудового слідства у кримінальному процесі. К., 2001. 4. Конституція України. 5. Надточий Ф.Ф. Попередження та розкриття крадіжок особистого майна громадян на залізничному транспорті: Матеріали постійно діючого семінару «Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті». Одеса, 2003. 6. Бурка Л.К. Организация работы аппаратов уголовного розыска органов внутренних дел на транспорте. К., 1982. 7. Голубятник И.М., Мозговой П.П. Особенности предупреждения и раскрытия преступлений на транспорте. Омск, 1978. 8. Білий П.М., Баранов С.О. Основи профілактики злочинів на транспорті. Навчальний посібник. Одеса, 2001.

Надійшла до редколегії 24.12.04